

# Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Janvier 2011 - N°16

## Communauté urbaine Creusot Montceau



Château de la Verrerie - BP 69 - 71206 Le Creusot Cedex

Tél. : 03 85 77 51 51 - Fax : 03 85 56 38 51

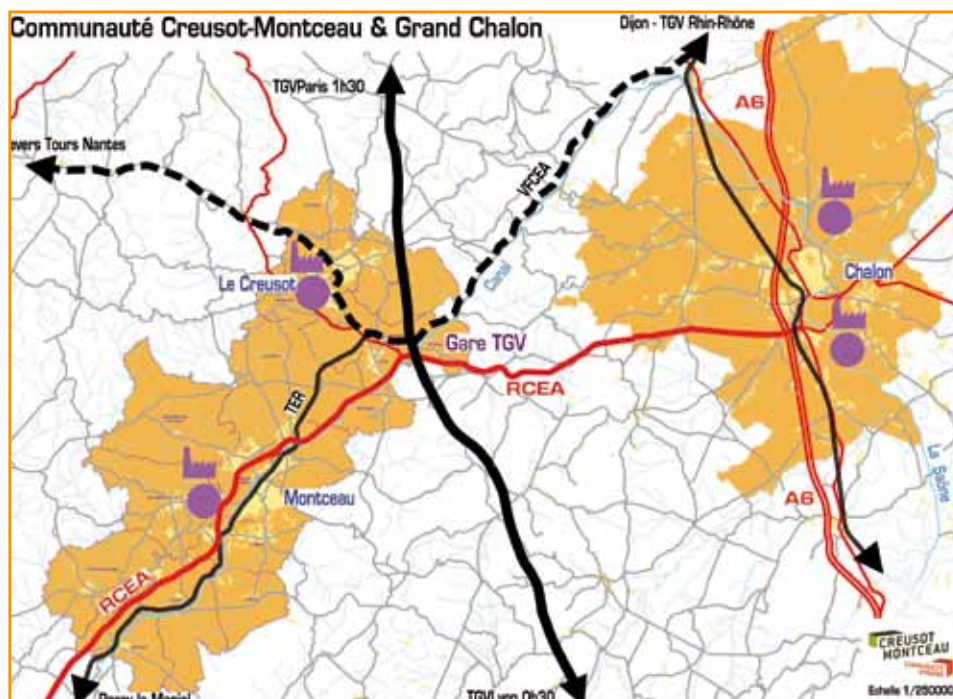
[www.creusot-montceau.org](http://www.creusot-montceau.org) - [info@creusot-montceau.org](mailto:info@creusot-montceau.org)

## La RCEA au cœur de la communauté urbaine

La communauté urbaine Creusot Montceau, seule communauté urbaine de Bourgogne, a été créée en 1970. Elle regroupe aujourd'hui 19 communes et près de 100 000 habitants.

Territoire fortement industrialisé, elle abrite 2 000 entreprises et offre 35 000 emplois – plus que le nombre d'actifs qui y résident – et forme, avec sa voisine, l'agglomération de Chalon, le poumon économique et industriel de la Saône-et-Loire et même de la région Bourgogne.

La communauté urbaine Creusot Montceau est traversée de part et d'autre par la RCEA, qui forme de fait l'artère principale de son territoire, et qui la relie également à l'agglomération chalonnaise et à l'A6.



La RCEA est donc un axe majeur pour la vie économique des entreprises qui y sont présentes, pour la vie quotidienne des salariés et des habitants, pour les échanges de toute nature entre les deux agglomérations qui composent la communauté urbaine.

La densité urbaine des zones traversées par la RCEA, l'importance de l'activité des entreprises du territoire, les habitudes de vie des habitants font d'ailleurs que le tronçon communautaire de la RCEA est celui qui connaît le trafic le plus important (près de 22 000 véhicules/jour), avec une proportion importante de poids lourds (22%), et par conséquent un taux d'accident élevé, accidents présentant un caractère de forte gravité.

Ce trafic présente, pour les véhicules légers, la caractéristique particulière et singulière sur la RCEA en Saône-et-Loire d'être majoritairement un trafic local, traduction du dynamisme économique ou commercial du territoire et des échanges internes qu'il génère.

Avec près de 1000 convois exceptionnels par an, la RCEA est également un atout et une nécessité pour accueillir le trafic poids lourds lié à l'activité des grands groupes présents sur le territoire (métallurgie, nucléaire, engins mobiles, éolien...) et de leurs sous-traitants, avec, là aussi, une proportion plus importante de la part du trafic d'échange et local que celle rencontrée sur d'autres portions de la RCEA.



La RCEA est donc bien un axe vital pour la communauté urbaine. La mise à 2x2 voies de la traversée du territoire Creusot Montceau, compte tenu de l'importance du trafic et de sa nature, du caractère stratégique de la liaison avec le Chalonnais et l'A6 mais aussi avec l'Ouest du département, représente un enjeu prioritaire d'aménagement du territoire.

C'est la raison pour laquelle la communauté urbaine Creusot Montceau a tenu à exprimer sa position dans le cadre de ce débat public.

Lors de sa séance du 6 janvier 2011, le conseil de communauté a donc adopté, à l'unanimité de ses membres, la contribution suivante :

## Contribution au débat public sur l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA.

La communauté urbaine Creusot Montceau, dont le territoire est traversé par la RCEA, a toute légitimité pour prendre part à ce débat et communiquer un avis à Mme la présidente de la commission particulière.

Le conseil communautaire, ayant pris connaissance du projet du maître d'ouvrage, constate tout d'abord le déséquilibre du dossier, en faveur de la solution autoroutière.

D'une part, la poursuite de l'aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique ne fait l'objet que de quelques paragraphes contre plusieurs pages pour la concession, illustrant bien la volonté de favoriser un scénario par rapport à l'autre et traduisant le défaut d'études et de recherche de solutions pour une alternative publique.

D'autre part, les plans de financement des deux hypothèses sont disproportionnés. En cas de concession, l'Etat apporterait un financement de 350 millions d'euros contre 150 seulement dans le cas d'un aménagement public.

C'est en particulier la traversée de la communauté urbaine qui ferait les frais de ce tour de passe-passe.

Dans le scénario autoroutier, l'Etat s'engagerait en effet à réaliser sous sa maîtrise d'ouvrage l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Chalon-sur-Saône et Ciry-le-Noble, section qui ne serait pas intégrée dans le périmètre de la concession.

Le conseil communautaire demande d'ailleurs que des précisions soient apportées sur ce point :

- Pour quelles raisons l'aménagement de la section Chalon-sur-Saône – Ciry-le-Noble est-elle conditionnée au choix d'une concession sur le reste de l'itinéraire de la RCEA en Saône-et-Loire ?
- Quels seraient la nature, le calendrier et les modalités de financement de ces travaux ?

Sans vouloir retracer l'historique de cet axe ni commenter chaque aspect du dossier, le conseil communautaire souhaite rappeler un certain nombre de constats :

- 1) Que la RCEA est une route nationale, la seule du département, que l'Etat a lui-même choisi de conserver en raison de son caractère stratégique et structurant.
- 2) Que l'Etat, qui avait investi en moyenne 47M€ par an pour l'aménagement de la route dans les vingt dernières années, jusqu'à la fin du CPER 2000-2006, affirme aujourd'hui ne vouloir y consacrer que 27M€ par an seulement.
- 3) Que, depuis l'émergence de l'idée d'une concession, les décisions de travaux et les engagements budgétaires ont été considérablement ralentis, retardant d'autant l'avancement de la mise à 2x2 voies, retard que l'Etat a beau jeu de regretter aujourd'hui alors qu'il s'agit de la conséquence de son désengagement.
- 4) Que la mise en concession obligera à reprendre toutes les études et à mener une nouvelle procédure d'utilité publique, faisant encore perdre de précieuses années pendant lesquelles l'aménagement de la RCEA aurait pu se poursuivre.
- 5) Que le précédent de la mise en concession de la RN10 dans les Landes a démontré que les délais affichés dans le dossier du maître d'ouvrage étaient par trop optimistes, la mise en service d'une éventuelle autoroute ne pouvant vraisemblablement pas intervenir avant 2021 et non 2017.
- 6) Que le coût de réalisation d'une autoroute sur la totalité du parcours prévu dans le projet est évidemment bien supérieur à celui de la mise à 2x2 voies des seules portions qui ne le sont pas encore (au moins 400 M€ selon les chiffres du dossier).
- 7) Que l'impact environnemental (emprises foncières, émissions de CO<sup>2</sup>, bruit, consommations de carburant...) de la création d'une autoroute n'a pas été approfondi par le maître d'ouvrage, sur un itinéraire qui traverse notamment des zones agricoles et touristiques fragiles.
- 8) Qu'il n'existe pas de réels parcours de substitution, ce qui conduirait, d'une part, à reporter une partie non négligeable du trafic actuel de la RCEA sur des petites routes dangereuses et, d'autre part, à augmenter considérablement les nuisances et les risques pour les habitants zones traversées.
- 9) Que l'éventuelle mise au gabarit des ces itinéraires n'est absolument pas chiffrée par le maître d'ouvrage, qu'elle renchérirait considérablement le coût global de son projet et que cela reviendrait à faire payer la route une troisième fois par les habitants.
- 10) Que le niveau du montant des péages indiqué est comparable à celui pratiqué sur le réseau autoroutier existant et ne prend donc pas en compte les investissements déjà financés par le contribuable, contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier du maître d'ouvrage.



11) Qu'il est inenvisageable que le territoire de la communauté urbaine se retrouve coupé en deux par une barrière de péage à la hauteur de Ciry-le-Noble, pénalisant en particulier ses habitants travaillant à l'Ouest et les salariés de l'Ouest travaillant dans la communauté urbaine qui empruntent cette route quotidiennement.

12) Que l'expertise juridique menée dans le cadre du débat public a clairement montré la fragilité légale du projet de concession, tant en raison de l'absence d'itinéraires de substitution dignes de ce nom que de la modularité du coût des péages en fonction des trajets effectués.



Par ailleurs, le conseil général de Saône-et-Loire a avancé une proposition alternative de poursuite de la mise à 2x2 voies de la RCEA d'ici à 2017 dans le cadre d'un partenariat public-public.

Cette hypothèse, conditionnée par la garantie par l'Etat des financements actuellement prévus dans le cadre du scénario de concession, pourrait se substituer au projet de privatisation.

La communauté urbaine restera toutefois attentive à ce que, dans tous les cas, l'achèvement de la traversée de son territoire par la RCEA (mise aux normes de Montceau à Ciry-le-Noble ; mise à 2x2 voies du rond-point Jeanne-Rose à Montceau) se réalise dans les mêmes conditions que celles avancées par l'Etat dans son scénario de concession.

En conséquence, le conseil communautaire refuse le scénario de mise en concession tel qu'il a été élaboré par l'Etat, prend acte de la proposition alternative du conseil général de Saône-et-Loire et demande sa mise à l'étude, et exige que la traversée de son territoire par la RCEA soit achevée.

## Conclusion :

**Le conseil de la communauté urbaine Creusot Montceau, après en avoir délibéré :**

- **REFUSE** le scénario de mise en concession autoroutière de la RCEA présenté par l'Etat.
- **PREND ACTE** de la proposition alternative du conseil général de Saône-et-Loire.
- **DEMANDE** la mise à l'étude de la proposition du conseil général de Saône-et-Loire.
- **AFFIRME** son exigence que la mise à 2x2 voies de la RCEA dans la traversée de son territoire soit achevée.